Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok VII. Warszawa, 15 maja 1926 roku. Nr. 10

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

W JEDNOŚCI SIŁA!

Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.
RĘKOPISÓW nie zwraca się.
Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9. Telefon 195-28.

Cena numeru 25 groszy.

KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3,585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce.

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.

DOM ZWIĄZKOWY.

Prezydjum Związku nabyło w dniu 10-go marca 1926 roku nieruchomość, położoną w Warszawie przy ulicy Chmielnej Nr. 9, Nr. hip. 1260/C. Nieruchomość obejmuje 10.136 łokci kwadratowych w najpierwszorzędniejszym punkcie Warszawy. Na przestrzeni tej wznosi się duży 2 piętrowy budynek frontowy z mansardami 3-go piętra, przylegające do niego 2 podłużne oficyny 3 piętrowe z mansardami 4-go piętra, oraz jako oficyna poprzeczna duży budynek teatralny, zajęty obecnie przez pierwszorzędny kino-teatr pod firmą „Kino Palace". Wszystkie budynki są w stanie dobrym, nie wymagającym remontu gruntownego. Warunki kupna uznać należy za wyjątkowo korzystne. Pozostała reszta ceny kupna, przypadająca do spłaty w ciągu 1-go roku, ustalona jest w złotych, co jest wyjątkiem od powszechnie przyjętej obecnie zasady sprzedaży nieruchomości, wyłącznie za dolary. Obciążenie nieruchomości jest niewielkie i co do warunków dogodne, tak, iż Związek będzie mógł wywiązać się ze swoich zobowiązań własnemi siłami, bez trudów i bez uszczerbku dla zadań i celów Związku. Lokata gotówki i jej oprocentowanie jest niebywale korzystne (około 20 proc. rocznie), zwłaszcza z tego powodu, iż czynsz z najmu budynku teatralnego zapewnia 10 proc. od obrotu brutto z dochodowego przedsiębiorstwa kinematograficznego przy minimalnej gwarancji 6.000 dolarów rocznie. W budynku istnieje pozatem 8 sklepów frontowych i dwadzieścia lokalów mieszkalnych.

Równocześnie z budynkiem nabył Związek w cenie kupna mieszkanie, złożone z 6 ubikacyj, utrzymanych w dobrym stanie, oraz ruchomości, stanowiące urządzenie tego mieszkania. Ruchomości te, wśród których znajdują się cenne meble, biżuterja, dywany itd., same przez się przedstawiają poważną wartość. W nabytym lokalu Prezydjum Związku umieściło biura związkowe.

Zarząd Główny Związku na posiedzeniu w dniu 17 kwietnia 1926 roku zatwierdził akt kupna i w ten sposób nabyte objekty stały się prawnie i formalnie własnością Związku.

Przy nabywaniu tej nieruchomości kierowało się Prezydjum przedewszystkiem chęcią zabezpieczenia i należytego oprocentowania kapitałów związkowych, które umieszczone na kontach bankowych, ulegały dewaluacji w miarę spadku wartości naszej waluty. Z uwagi, że tranzakcja dokonana została w czasie właściwym i z uchwyceniem dogodnej chwili (dolar 7.80), już do dnia dzisiejszego (dolar 10.95), uratowane zostało około 40 proc. wartości kapitałów związkowych. Ulokowanie gotówki w tej formie, nie rozwiązuje jeszcze aktualnej zawsze kwestji budowy własnego domu związkowego. Plac, będący własnością Związku, a położony w Warszawie, przy ul. Aleje Jerozolimskie Nr. 123, pozostaje nadal do dyspozycji Związku i może służyć za podstawę do dalszych decyzyj w tym względzie, które nasunie nam przyszłość, rozwój wypadków i ukształtowanie się stosunków ogólno-gospodarczych i związkowych. Kapitały, włożone w dom, mogą być w każdej chwili z zyskiem wycofane.

W numerze niniejszym podajemy 6 fotografij, przedstawiających nabytą nieruchomość, oraz nowe biura związkowe.



Widok zewnętrzny domu Z. Z. M.

PRZEŁOM.

Orężny czyn Marszałka Józefa Piłsudskiego poruszył do głębi całe społeczeństwo i wstrząsnął podstawami naszego gmachu państwowego. W krwawych trzydniowych bojach na ulicach Warszawy odniosły zwycięstwo te hasła w imię których pierwszy budowniczy i niewątpliwie pierwszy obywatel odrodzonej Polski, wydał bitwę rządowi reakcji i prowokacji, rządowi Witosa. Nazwisko gospodarza z Wierzchosławic zaznaczyło się po raz wtóry krwawemi zgłoskami na kartach naszych dziejów. Trzysta trupów, tysiąc rannych, oto krwawy plon, który posiał, uprawił i zebrał arcymistrz chłopskiej chytrości i przewrotności, skoalizowany z najczarniejszą reakcją społeczną i rycerzami przemysłu na zgubę klasie pracującej Polski niepodległej.

Przez trzy dni walczył zajadle i uparcie w imię tych brudnych i egoistycznych haseł, które były podstawą koalicji rządowej. Łudził siebie i innych, tumanił kraj, fałszywymi komunikatami, z pasją i wściekłością miotał się i wytężał, byle uratować i zachować w swych rękach władzę, do której tęsknił i o którą ubiegał się za wszelką cenę. Dojnej krowy rządowej wypuścić nie chciał z pod swego władania, nie ustąpił nawet wobec widma domowej wojny, aż go do tego zmusiła klęska.

Wraz z nim zmiotły wypadki z powierzchni życia publicznego i b. prezydenta, który był powolnem i uległem narzędziem w rękach prawicy i Witosa. Było to nieodzowną konsekwencją wypadków. Po ich rozegraniu, nie było już miejsca w publicznem życiu Polski dla p. Wojciechowskiego.

Nie pierwszy to raz społeczeństwo nasze w oparach krwi bratniej, wśród świstu kul i jęków umierających, likwiduje rządy p. Witosa. Żywo nam stoją przed oczyma wypadki listopadowe z roku 1923, w których my, maszyniści, niemałą odegraliśmy rolę. Ci sami nieomal ludzie, analogiczna sytuacja. A jednak p. Witos nie zawahał się ani na chwilę poraz wtóry sprowokować społeczeństwo swojem krwawem imieniem i swoim programem ucisku gwałtu i wyzysku.

Nie do nas należy ocena motywów, które spowodowały Marszałka Piłsudskiego do jego wystąpienia. Nie do nas również należy ocena stanowiska, które zajął po swojem zwycięstwie. Rozgrywała się partja wielka i brzemienna w następstwa, ale partja przedewszystkiem polityczna. Tem niemniej, ani w chwili, gdy ważyły się losy rządu Witosa, ani obecnie po nawrocie do prawa i Konstytucji, nie jest i nie może nam być obojętnym rozwój wypadków.

W chwilach przełomu stanęliśmy zdecydowanie po stronie tych wartości moralnych, które reprezentował i o które walczył Marszałek Piłsudski. Dla nas rząd p. Witosa nie przedstawiał ani zagadek, ani wątpliwości. Wiedzieliśmy zgóry, iż od rządu tego spodziewać się możemy jedynie szykan, represyj i dalszych, dotkliwych krzywd. Byliśmy pewni, że prędzej, czy później, z tym rządem przyjdzie nam walczyć i zmagać się w imię haseł, które wyznajemy i w obronie praw tych, których reprezentujemy. To też ofensywę uczciwości powitaliśmy z uznaniem i o tyle, o ile to było w naszej mocy, udzieliliśmy jej poparcia. Po zlikwidowaniu wypadków, po utworzeniu rządu, powołanego w myśl Konstytucji, zleciliśmy naszym członkom posłuch prawowitej władzy. Na dalszy rozwój wypadków oczekujemy nie bez obaw i troski.

Przyszłość bowiem stoi przed nami w postaci wielkiego i znamiennego, a nader niepokojącego znaku zapytania. Tymczasowy Rząd ministra Bartla jest rządem prowizorycznym, który z konieczności ograniczy się do utrzymania spokoju i porządku i odda władzę w ręce rządu nowego, powołanego przez nowego Prezydenta. Nie sposób pozbyć się obaw co do dalszego rozwoju wypadków. Hydra stugłowa w naszym Sejmie, prawica, rzekomo narodowa i rzekomo demokratyczna, żyje, a tylko przycichła i skuliła się ze strachu. Istnieje dawna większość rządowa, istnieją dawne pojęcia i orjentacje. Jak w tych warunkach zdecyduje Zgromadzenie Narodowe, kto i jak Polską rządził będzie — nie wiadomo. Nie obalono dotąd sił wrogich pracującej klasie. Żyją jeszcze i walczą nie tylko otwarcie, ale ponadto przez swych płatnych lub otumanionych popleczników wnoszą jad, truciznę i rozkład w szeregi samych pracowników.

Problematy gospodarcze, plany finansowe, czy sanacyjne, wszystko to ustąpiło na plan dalszy wobec doniosłości wypadków, których świadkami byliśmy w czasie dni ostatnich. Przez to jednak ani sytuacja gospodarcza Państwa nie uległa zmianie na lepsze, ani nie napełniły się kasy skarbowe, ani też w sferach posiadających nie znalazło się więcej ochoty do ponoszenia ciężarów, do których są zobowiązane. Tej kwadratury koła nie sposób rozwiązać strategją, ni taktyką wojskową, tego gordyjskiego węzła nie sposób przeciąć orężem. Ci, którzy obejmą rządy w Państwie, będą musieli wrócić jednakże do najbardziej kapitalnego z problemów naszego życia zbiorowego, do naprawy skarbu i sanacji życia gospodarczego.

Czy powaga i groza wypadków majowych zdoła zmienić nastroje wśród kapitalistów, czy skłoni ich do ofiar na rzecz Państwa, jest rzeczą wątpliwą. Najprawdopodobniej także i z przyszłym rządem przyjdzie nam stoczyć kampanję o sposób i metody sanacji, o prawa i pobory nasze. Formy tej kampanji, punktów spornych i przebiegu naszych wysiłków i zmagań nie sposób przewidzieć. Nastąpił w naszem życiu państwowem przełom. Czy jednak dotknął on czegoś więcej poza powierzchnią tego życia, czy sięgnął dziś, lub sięgnie w konsekwencji może jutro do głębin i podstaw naszej zbiorowej egzystencji — nie sposób dziś ani przewidzieć, ani ocenić. Sromotna klęska rządów reakcji jest niewątpliwie cenną zdobyczą dla klasy pracującej, ale sama przez się nie stanowi jeszcze niczego. Jak dotąd, przełom skończył się tylko na tem, niestety. Czeka nas zatem długa jeszcze i mozolna walka, zanim zdołamy wspólnemi siłami wywalczyć także i przełom w zasadach i podstawach naszego bytowania. Spodziewać się trzeba jednak, że wypadki potoczą się obecnie tempem szybszem i krokiem zdecydowanym. Losy pracowników państwowych, ich doli i uposażeń zawisłe są niewątpliwie od kierunku, w którym potoczą się wypadki w dniach najbliższych.

Prostą drogą ku katastrofom kolejowym.

Nowy rozkład jazdy, obowiązujący od dnia 15 maja 1926 r. wprowadził do turnusów służbowych drużyn parowozowych doniosłe i zasadnicze zmiany. Pojęto go pod hasłem „organicznych oszczędności". Oszczędności te mają wyrażać się przedewszystkiem w zwiększeniu przebiegów parowozów, zwłaszcza przy pociągach pośpiesznych i osobowych. Zarządzenia, wydane w tym kierunku, przekroczyły stanowczo granice zdrowego sensu, i robią wrażenie decyzyj, powziętych wbrew logice pod wpływem ciężkiej choroby, grasującej nagminnie w mózgach pp. referentów, a znanej pod nazwą psychozy, względnie szału oszczędnościowego.

Oto przydziela się do obsługi jednej drużynie przestrzeń: Warszawa — Kutno — Strzałków — Poznań. Samej jazdy, nie licząc odbioru i zdania parowozu, godzin 8 minut 45, przebytej przestrzeni kilometrów 312. Wszyst-

ko to w jedną stronę. Po kilkogodzinnym odpoczynku w Poznaniu, powrót w tych samych warunkach.

Inny turnus: Warszawa — Toruń — Bydgoszcz. Godzin jazdy, nie licząc odbioru i zdania parowozu, godz. 8 minut 18, kilometrów 295.

To są turnusy już istniejące. Zamierzone były i są nadal turnusy jeszcze bardziej szalone i fantastyczne: Lwów — Kraków, kilometrów 350, godzin jazdy około 12. Rzeszów — Dziedzice 260 klm., jazdy 9 godzin, 40 zatrzymań pociągu, Lwów — Lublin, kilom. 300, godz. 8 itd.

Wszystko to dotyczy pociągów osobowych, na których pracują drużyny bez trzeciaka.

Trudno rzeczywiście w tych warunkach wstrzymać się od ironji. Turnusy takie są bezwarunkowo nierealne, przekreśli je życie szybko, jeżeli administracja nie cofnie się na czas. Obawiamy się jednak, że stanie się to kosztem szeregu katastrof, kosztem życia i zdrowia nie tylko personelu kolejowego, ale i podróżującej publiczności, kosztem strat pokaźnych na taborze i urządzeniach kolejowych.

Jako reprezentanci maszynistów, w pierwszej linji i bezpośrednio zainteresowanych, nie możemy jednak milczeć i czekać, aż administracja przekona się naocznie o niebezpieczeństwie, z którem lekkomyślnie igra. Naszą rzeczą jest uderzyć zawczasu na alarm i domagać się natychmiastowej i gruntownej rewizji turnusów. Naszą rzeczą jest poinformować podróżującą publiczność, iż Ministerstwo i poszczególne dyrekcje pchają wprost kolejnictwo nasze ku katastrofom. Już w roku poprzednim rzuciliśmy takie ostrzeżenie. Pogniewał się na nas o to srogo ówczesny minister kolei, p. inż. Tyszka. Dziś sytuacja przedstawia się o wiele gorzej.

Czyż można przypuścić, aby maszynista, zmuszony do wytężenia uwagi i pracujący w napięciu wszystkich swoich władz psychicznych przez 9 godzin bez przerwy na pociągu, o szybkości bardzo wydatnej, mógł przez cały czas jazdy odpowiadać za siebie? Zwracamy się z tem zapytaniem do wszystkich psychologów, psychotechników, specjalistów od naukowej organizacji pracy i innych fachowców, od których roi się ponoś wśród techników i inżynierów w M. K. i Dyrekcjach. My z praktyki wiemy, iż maszynista będzie spał na parowozie pod koniec służby, zwłaszcza, iż chodzi przeważnie o pociągi nocne. Pytamy dalej, czy pomocnik maszynisty jest w stanie podołać wysiłkowi fizycznemu, którego wymaga od niego konieczność ustawicznego zasilania parowozu węglem przez 9 godzin. A przecież pomocnik ten musi w międzyczasie uważać na sygnały, obsługiwać aparaty, często naprawić usterkę, baczyć na mechanizm, nie mogąc się spodziewać od nikogo pomocy?

Taka praca prowadzi do ruiny zdrowia w ciągu niewielu miesięcy, a nawet tygodni. Może to i leży w zamiarach Ministerstwa. Może tą drogą, drogą mnożenia warjatów i niedołęgów, chce prowadzić „organiczną“ redukcję. Nie wiemy. Ale na taką barbarzyńską metodę nie pozwolimy i pozwolić nie możemy.

Wszystkiego tego wymaga się od drużyn parowozowych w chwili, gdy pobory tych drużyn zostały wydatnie obniżone, gdy głodowe prace powodują niedożywianie i upadek sił u pracowników.

O obowiązującym dotąd prawnie i ustawowo 8-mio godzinnym dniu pracy w tych warunkach i mowy być nie może. Zasada ta przykrojona do stosunków kolejowych w formie nadzwyczaj chytrej, przy zastosowaniu t. zw. współczynników, sprawia, iż wbrew rzeczywistości, niejednokrotnie „zalicza się“ pracownikowi tylko połowę godzin istotnie w służbie spędzonych. Jednak obecne turnusy, nawet przykrojone na papierze do połowy, zasadę



Front budynku teatralnego.

tę łamać muszą. A chyba gdzie, jak gdzie, ale w służbie parowozowej, 8-mio godzinny dzień roboczy nie jest postulatem samych pracowników, ale wprost wymogiem i nakazem, wydanym w interesie społeczeństwa, w interesie bezpieczeństwa ruchu. Poszanowania tej zasady powinni domagać się nie maszyniści, ale podróżująca publiczność w interesie swojego własnego życia i zdrowia. Bakcyl oszczędnościowy jednak tak przeżarł wszelkie skrupuły naszych biurokratów, iż o to wszystko ani dbają, ani się troszczą.

Niedawno zakończyła się kampanja, prowadzona z wielu stron przeciwko zarobkom maszynistów, okrzyczanym, jako nadmierne i wygórowane. W naszej obronie wskazywaliśmy uporczywie, aczkolwiek bezskutecznie, na to, iż administracja sama powoduje hypertrofję zarobków pojedyńczych jednostek. Przy takich szalonych zaiste turnusach, zarobki jednostek znowu będą wysokie, a M. K. znowu nie znajdzie odpowiedzi, ani argumentów na wytłumaczenie rzekomego przywileju maszynistów.

Podajemy tedy do publicznej wiadomości, że przeciwko tym turnusom protestujemy, i w imię naszych własnych interesów zawodowych i w imię dobra ogólnego. Protestujemy nie tylko my. Protestują wszystkie drużyny parowozowe, którym narzucono taką służbę. Jeżeli protesty nasze skutku nie odniosą, odpowiedzialność spadnie nie na nas, ale na tych, którzy wbrew zdrowemu sensowi, zarządzenia takie wydali. Wydali je bowiem wbrew zwyczajowi, przestrzeganemu pilnie nawet przez b. państwa zaborcze, a nawet wbrew istniejącym i obowiązującym przepisom, bez porozumienia się z zainteresowanymi pracownikami. Zlekceważyli zdanie pracowników, którzy tutaj głos mieli zawsze i mieć go muszą także i na przyszłość. Oni są tedy sami odpowiedzialni za niepoczytalne zarządzenia.

* * *

W dniu 12 maja r. b. odbyło się w Prezydjum Związku posiedzenie Prezesów zainteresowanych w tej sprawie Kół. Obecni byli prezesi Kół: Poznań, Bydgosz, Lublin, Lwów, Siedlce, oraz Prezes Okręgu Lwowskiego. Po ustaleniu opinji, jednogłośnie przeciwnej wydanym zarządzeniom, usiłowano interwenjować w M. K., jednakże na skutek rozgrywających się właśnie wypadków politycznych, nie sposób było uzyskać audjencji. Sprawą zajmuje się obecnie Prezydjum Związku.

W sprawie systemu premjowania oszczędności w opale.

W wykonaniu uchwał VI-go Walnego Zjazdu Delegatów, oraz wobec zaostrzenia w ostatnich czasach praktyki szykanowania maszynistów w związku z premjowaniem oszczędności na opale, Prezydjum Związku wystąpiło do M. K. z memorjałem następującej treści:

Do Ministerjum Kolei.

System premjowania oszczędności na opale, wprowadzony w życie Rozporządzeniami M. K. z r. 1922 i uzupełniony zarządzeniami z dnia 29 grudnia 1924 i 24 marca 1925 r. Nr. dz.: VI/20290/20/24, mający w myśl swoich założeń na celu zmniejszenie rozchodu paliwa na parowozach przez zachęcenie wszystkich współdziałających pracowników kolejowych obietnicą nagrody do gorliwego pełnienia obowiązków i oszczędnej gospodarki paliwem— okazał się w praktycznem zastosowaniu dla zainteresowanych w pierwszej linji drużyn parowozowych systemem kar i szykan. Pomimo, iż drużyny parowozowe odpowiedziały na apel Ministerjum gorliwą i chętną współpracą, która wydała znane powszechnie wydatne oszczędności, Ministerjum powodowane nieścisłemi raportami urzędów podległych, zdecydowało się na wydanie w związku z obowiązującym systemem premjowania oszczędności opałowych zarządzeń represyjnych w stosunku do maszynistów i pomocników maszynistów.

Rozporządzenie M. K. L. Dz. VI/13894/20/24 z dnia 7 października 1924 r., wychodząc błędnie z założenia, iż powodem, tamującym zmniejszenie rozchodu paliwa, jest „brak rzeczowej odpowiedzialności drużyn parowozowych zą zrobiony przepał", wprowadziło w życie system obliczania i potrącania t. zw. przepałów, przyczem zezwoliło na potrącenie odnośnych sum nie tylko z bieżących i przyszłych premij opałowych, ale nawet z bieżącego i przyszłego wynagrodzenia godzinowego i kilometrowego i to aż do wysokości 25 proc. tegoż wynagrodzenia.

Niektóre Dyrekcje K. P., podążając za myślą M. K., wprowadziły dalsze dotkliwe środki represyjne w stosunku do maszynistów, wykazujących przepał na obsługiwanych przez siebie parowozach. I tak np. Dyr. K. P. w Warszawie, zarządzeniem z dnia 15-go lipca 1924 r. Nr. IX/15805, poleciła pozbawić takich maszynistów praw starszeństwa. Inne Dyrekcje zastosowały takież same lub podobne środki represyjne, nie wyłączając nawet formalnej degradacji.

Na skutek protestów, wnoszonych wielokrotnie przez Zarząd Główny Z. Z. M., wydane zostało przez M. K. rozporządzenie z dnia 13 listopada 1924 roku L. Dz.: VI/16982/20/24, które niezmieniając zasad systemu, wprowadzało przepisy wykonawcze i interpretacyjne, mające na celu złagodzić i prowadziś na właściwe tory, nie liczącą się z niczem, srogą i niesprawiedliwą praktykę, opartą na uprawnieniach, wypływających z cytowanych wyżej rozporządzeń.

Ostatnie to rozporządzenie nie przyczyniło się w niczem do naprawy stosunków. Przeciwnie, zostało ono zupełnie zlekceważone przez podwładne M. K. organy, a szykany, które spotykały drużyny parowozowe, stosowane są nadal bez zmian. Po pewnym okresie odprężenia w ciągu r. 1925, zaznacza się obecnie wzmożona fala kar, potrąceń, degradacyj, szykan itd.

W tym stanie rzeczy Prezydjum Z. Z. M., oparte na uchwałach VI Walnego Zjazdu Delegatów z dnia 24 lipca 1925 r. (punkt XI rezolucji), poczuwa się do obowiązku przedstawić M. K. postulaty naszego Związku wraz z motywami, prosząc uprzejmie o ich rozważenie i śpieszne, a przychylne załatwienie:

1. Maszyniści kolejowi i ich pomocnicy, zgrupowani w Z. Z. M., domagają się z całą stanowczością, aby z systemu premjowania oszczędności na opale usunięte zostały wszelkie środki karno-represyjne tak w formie odpowiedzialności rzeczowej, jak też i w formie kar dyscyplinarnych. Maszyniści nie zamierzają domagać się, aby winni umyślnego wyrządzania szkody, niedbalstwa, lub rażącej nieumiejętności, zostali bezkarni. Żądają jednak, aby kary za takie przewinienia stosowane były w zwykłej drodze karno - administracyjnej, w ramach i na podstawie istniejących przepisów dyscyplinarnych ,które są rozbudowane dostatecznie, aby odpowiedzieć swemu zadaniu. Specjalne, wyjątkowe i niezależne od obowiązujących dla wszystkich środki represyjne, oddane w ręce administracji w stosunku do maszynistów w związku z systemem premjowym uważają maszyniści za krzywdzące dla siebie i niczem nieusprawiedliwione prawa wyjątkowe, obrażające ogół tych pracowników, który niczem nie dał powodu do wyjątkowo niekorzystnego traktowania. Maszyniści świadomi są tego i podkreślają z naciskiem, iż żaden z obowiązujących na P. K. P. systemów premjowych poza systemem premjowania oszczędności na opale nie zawiera w sobie środków karno-administracyjnych specjalnego rodzaju, a nawet, że i ten ostatni system zawiera upoważnienia represyjne wyłącznie w stosunku do drużyn parowozowych. Wszyscy inni pracownicy kolejowi uczestniczący razem z maszynistami w premji opałowej i odpowiedzialni za wyniki gospodarki opałowej w stopniu częstokroć nierównie wyższym od maszynistów — cieszą się wyłącznie dobrodziejstwami tego systemu nie narażając się nawet w wypadkach wyraźnego i grubego niedołęstwa lub opieszałości na inne

niekorzystnie skutki prócz braku premji. Maszyniści natomiast narażeni są prócz utraty premji jeszcze na utratę części wynagrodzenia godzinowego i kilometrowego, na pozbawienie praw starszeństwa, degradacje itp. Ten stan rzeczy wytwarza słuszne oburzenie i rozgoryczenie wśród krzywdzonych w ten sposób maszynistów, którzy już wielokrotnie za pośrednictwem swojego Związku wyrażali głębokie przekonanie, iż system premjowy nie na tem polegać powinien, aby drogą kar, szykan i represyj zmuszać do gorliwego pełnienia obowiązków, ale wrecz przeciwnie, na tem, aby do tego skłaniać obietnicą nagrody i perspektywą materjalnych korzyści.

Prezydjum Z. Z. M. podkreśla tę okoliczność raz jeszcze zwracając na nią uwagę M. K. zwłasza w chwili obecnej, wymagającej zgodnego wysiłku ze strony administracji i pracowników celem uzyskania oszczędności. Do takiego wyniku nie sposób skłonić drużyny parowozowe obecnie stosowanemi środkami, które miast zachęcać zniechęcają ich do systemu, oraz wzbudzają w nich rozgoryczenie i szerzą niebezpieczny w swoich rezultatach ferment. Jesteśmy przekonani, iż w wypadku, gdyby argumenty nasze nie znalazły posłuchu w M. K. i system obecny otrzymany został bez zmiany wypadki przepału mimo szykan będą się mnożyć i powiększać ilościowo tak, iż sam system okaże się iluzorycznym, a oszczędności będą się zmniejszały.

2. Zwłaszcza jeden ze środków represyjnych omawianego systemu, a mianowicie uprawnienie niższych organów administracji do potrącania wartości przepału z wynagrodzenia godzinowego i kilometrowego środek stosowany w ostatnich czasach nader często i chętnie, budzi silne rozgoryczenie, a to tem więcej, iż stosowanie tego środka, aczkolwiek oparte na upoważnieniu M. K., mija się z obowiązującym prawem. Niema żadnego związku pomiędzy wynagrodzeniem za spędzony w służbie czas i przejechane kilometry, a oszczędną gospodarką opałową. Wynagrodzenie godzinowo-kilometrowe jest w myśl obowiązującego Rozporządzenia M. K., opartego na uchwale Rady Ministrów, rekompensatą za zwiększone wydatki w służbie. W tym stanie rzeczy konfiskata tego wynagrodzenia na rzecz Skarbu Państwa, czy też innego podmiotu prawa nie może nastąpić ani w drodze zajęcia sądowego, nawet na alimenta, ani też w drodze administracyjnej nawet za podatki. Jeżeli tedy M. K. zezwala na to, aby konfiskaty takiej dokonywały niższe organy administracji kolejowej na mocy decyzji niekontrolowanych przez nikogo, niezezwalających na rekurs, ani też na szukanie sprawiedliwości na innej drodze — musimy uznać, iż system taki nie licuje z powagą praworządnego państwa, propagując samowolę i niczem nie ukróconą arbitralność ze strony poszczególnych funkcjonarjuszów.

W uznaniu tych motywów, oraz w przekonaniu, iż postępowanie takie mija się z zamiarami i poglądami M. K., mimo istnienia wydanych przezeń rozporządzeń — domagamy się stanowczo, aby M. K. poleciło natychmiast wstrzymać potrącenia wartości przepału z wynagrodzenia godzinowego i kilometrowego. Wyrażamy nadzieję, iż M. K. uzna niniejszy postulat za słuszny i przychyli się do naszej prośby, deklarując równocześnie, iż w razie przeciwnym zdecydowani jesteśmy w obronie poszczególnych naszych członków oddać sprawę pod rozpoznanie Najwyższego Trybunału Administracyjnego, względnie Sądów zwyczajnych.

3. Zasadniczą wadą systemu, a zarazem najpoważniejszem źródłem systematycznego krzywdzenia i szykanowania maszynistów, jest powierzenie bezapelacyjnej decyzji w tych sprawach zarządom parowozowni i Oddziałom Mechanicznym. Organy te są same zainteresowane materjalnie w uzyskaniu oszczędności, którą ustala się



Poczekalnia w kino-teatrze „Palace".

na podstawie ryczałtowych wyników całej gospodarki węglowej. Leży tedy w interesie tych organów, aby: a) wydać jaknajmniej węgla, choćby drogą uszczerbku na wadze, wydawanego maszynistom węgla, co przy braku wag w większości parowozowni i przy systemie wózkowym, trudnym do skontrolowania, ze strony maszynisty, zdarza się aż nazbyt często; b) aby zużytkowywać węgiel zleżały, o wartości kalorycznej mniejszej, aniżeli wykazywana w przepisach; c) aby bez względu na winę maszynisty, przypisywać mu do zwrotu przepał, gdyż zasila to fundusze węglowe i daje zwiększenie pozycji przychodowej. Okoliczność ta nabiera tem większego znaczenia, iż pracownik nie ma możności zaapelować od tych orzeczeń do wyższych instancyj takich, w którychby powyżej przytoczone względy nie działały tak, że uzyskanie sprawiedliwości staje się dlań niemożliwem. Wobec tego jedynem sprawiedliwem wyjściem krzywdzącej maszynistów sytuacji, jest powierzenie orzecznictwa w wypadkach winy maszynisty tym organom, które są do tego powołane, t. j. w granicach kompetencji rzeczowej komisjom dyscyplinarnym, z pominięciem wyjątkowych karnych uprawnień dla organów z konieczności stronniczych.

4. Prawdziwą przyczyną powtarzających się w ostatnich czasach przepałów, jest opłakany stan parowozów. Administracja utrzymuje w ruchu parowozy zepsute, zaledwie zdolne do poruszania się, ale niezdolne do prawidłowej pracy. Tymczasem normy węglowe wyznaczone są według zużycia na parowozach nowych i funkcjonujących bez zarzutu. Na takich tylko parowozach dokonuje się prób i doświadczeń, służących do określenia norm. Maszyniści we własnym interesie domagają się napraw w zniszczonych i uszkodzonych parowozach. Jednakże żądania takie nie są uwzględniane bądź też wykonywane niedbale i pobieżnie. Przyczyna takiego postępowania leży w okoliczności, iż administracja warsztatów i parowozowni, a także i innych wyższych organów, otrzymuje premje przebiegowe i warsztatowe. Celem uzyskania premij przebiegowych, dąży administracja do jaknajintensywniejszego wykorzystania parowozu nawet na szkodę dla stanu tego parowozu i opiera się całą siłą nawet koniecznym naprawom, powodującym z natury rzeczy zmniejszenie przebiegu. Równocześnie, celem uzyskania jaknajwiększej premji warsztatowej, stara się administracja naprawiać parowozy jaknajprędzej i jaknajtaniej — wobec czego wykonuje te naprawy niedbale, bez należytej staranności i precyzji, a nawet często nie dokonywuje naprawy wcale, choć formalnie ją notuje. Wszystko to robić może administracja, nie narażając się na żadne ujemne dla siebie skutki, skoro cała odpowiedzialność karna i materjalna za przepał spada nie na nią, ale na maszynistę. Co więcej, tym właśnie sposobem, kosztem maszynistów i z uszczerbkiem dla sumiennego pełnienia obowiązków, uzyskuje ona w sposób łatwy zdobycze materjalne. Jest to jeszcze jeden i to ważny argument, przemawiający za słusznością naszego postulatu, w którym domagamy się, aby orzecznictwo w sprawach odpowiedzialności za przepały odjęte zostało organom wielokrotnie i tak silnie zainteresowanym w tem, aby maszyniści za przepały płacili i nie mieli możności dać świadectwa prawdzie o przyczynie tego przepału.

5. Wszystkie przytoczone powyżej względy spowodowały, iż Rozporządzenie M. K. z dnia 13-go listopada 1924 r. L. Dz.: VI/16982/20/24 nie zostało w praktyce przeprowadzone. Maszyniście nie daje się możności wytłomaczenia się, nie bada się stanu parowozu, nie dochodzi się właściwych przyczyn zaistnienia przepału, a jeśli nawet czyni się to dla formy — ocena tych powodów należy najczęściej do właściwych i istotnych winowajców, — wobec czego rezutat jest dla maszynisty zawsze negatywny. Kary, szykany i potrącenia stosuje się wbrew wyraźnemu brzmieniu cytowanego rozporządzenia automatycznie, a brak bezstronnego czynnika czyni wszelką remonstrację i odwołanie bezcelowem i bezskutecznem. Prezydjum Związku ponawia zatem postulat, aby orzecznictwo w sprawie przepałów oddane zostało w ręce czynników bezstronnych i aby w dochodzeniach badano skrupulatnie i sumiennie wszystkie okoliczności, mogące mieć wpływ na ocenę wypadku i aby zainteresawanej drużynie parowozowej dano możność wyczerpującego wytłumaczenia się, ponadto zaś aby umożliwiono rekurs od takiego orzeczenia do instancji wyższej bezstronnej i objektywnej.

W głębokiem przekonaniu, iż składając niniejszy memorjał i zwracając uwagę M. K. na rażące wady obowiązującego systemu premjowania oszczędności na opale, działamy nie tylko dla dobra naszych członków, krzywdzonych stale i konsekwentnie od kilku lat, lecz także w interesie kolejnictwa, któremu system ten więcej przynosi szkody, jak pożytku, a w przyszłości, narazić go może na dotkliwe straty — wyrażamy nadzieję, iż M. K. zechce nasze postulaty w całej rozciągłości w jaknajszybszym czasie uwzględnić.

Historja „Dyrekcyjnego“ zegarka.

Gdzie i kiedy urodziłem się, dokładnie nie pamiętam, jednak zdaje mi się, że żadne stworzenie przypomnieć sobie nie może tego ważnego faktu. Osierocony zostałem w niedługim czasie po przyjściu na świat, a w parę lat później, dowiedziałem się, że mi dano na imię: „Omega“ i, że ojczyzną moją jest górzysta Szwajcarja. Już od zarania życia los skazał mię na ustawiczne wędrówki. Podobno podróżować, jest bardzo przyjemnie, ja jednak tego o sobie powiedzieć nie mogę, w początku bowiem zapakowano mnie w paczkę na dość niewygodnem posłaniu i przez kilka tygodni kazano siedzieć w zamkniętym pudle wagonu, pozbawiając mię możności obserwowania obszarów, przez które zdążałem. Wysadzono nas dopiero po dość długiej podróży w pewnem dużem mieście, gdzie po zasięgnięciu informacji u pewnego gburowatego subjekta sklepowego, dowiedziałem się, że jest to stolica Polski — Warszawa. Tam przerzucano mnie z miejsca na miejsce, z jednego sklepu do drugiego, aż wreszcie pewnego dnia kolega mój oświadczył mi w sekrecie, iż dowiedział się o nowej naszej marszrucie: mieliśmy wyjechać do pewnej, dość dużej stacji kolejowej, aby stać się własnością kilkunastu pracowników. Niemały zaszczyt przynosiła nam, iż świadomość o naszych zaletach dotarła do tak odległych zakątków. Ucieszyliśmy się bardzo, że wreszcie skończy się włóczęgostwo po świecie, bez pożytku dla ludzi.

Po kilku dniach znaleźliśmy się u celu naszej ostatniej podróży, a nazajutrz byłem w rękach pewnego pana. Rozejrzałem się po świecie. Było ładnie i pogodnie — życie uśmiechało mi się. Pan mój był to pracownik kolejowy, a jak później przekonałem się—maszynista. Gdy dostałem się do domu mego pana, usłyszałem następującą rozmowę: „Słuchaj żono, kupiłem sobie zegarek szwajcarski „Omega“ (serce mi zabiło, bo o mnie mowa). Firma bardzo dobra (spłonąłem cały). I wiesz, co jeszcze!? Bardzo przystępne warunki, będę płacił przez 6 miesięcy po 7 zł. z groszami. Dziś jest 1 styczeń, a zatem w czerwcu wypłacę ostatnią ratę!

Po ukończonej rozmowie pan mój wziął kawałek kredy, pokruszył ją i zaczął mnie czyścić. po tej operacji wyglądałem jak srebrny. Szkliłem się i błyszczałem, aż mnie wstyd było, że tyle dobrodziejstw spotyka mnie w początku mojej karjery. Dokładałem wszelkich starań, aby odwdzięczyć się swemu chlebodawcy i zawsze punktualnie mierzyłem płynące godziny i minuty. Często mocniej w nocy zabiłem, aby pana obudzić, nie chciałem bowiem, by się spóźnił na służbę, mając mnie przy sobie. Słyszałem nieraz, jak mówił: „U nas w Polsce powinno iść

wszystko jak w zegarku". To zadanie właśnie pobudziło we mnie ambicję, która nie pozwalała mi na najmniejsze zaniedbanie w mych codziennych obowiązkach. Harmonja jednak ta została zakłócona przez pewne niespodziewane zdarzenie. Jednego razu pan mój przychodzi do domu, mówiąc:

„Mrzonką są chęci, aby w życiu naszem zapanowała harmonja mojego zegarka. Dzięki niedołęstwu Dyrekcji, która nie orjentuje się zupełnie w stosunkach handlowych, zmuszony jestem płacić po czterech miesiącach nieusprawiedliwiony dodatek, wynikający ze zwyżki franka szwajcarskiego, mimo, że umowa wyraźnie mówi tylko o sześciotygodniowym terminie w ciągu którego dopłacam różnicę, wynikłą ze zwyżki franka szwajcarskiego. Czemże tłumaczyć sobie wyśrubowaną cenę zegarka, wobec skromniejszej znacznie zniżki naszego pieniądza? — Dyrekcji nie pozostaje nic więcej do zrobienia, jak tylko działając w myśl zasady: „Rób to, z czego masz chleb", zaniechać na przyszłość wszelkich tranzakcyj handlowych, przynoszących ogółowi jedynie straty".

Gdy usłyszałem, że ja jestem przyczyną zmartwienia mego pana, żal i boleść straszna ścisnęła mi serce. Rozchorowałem się poraz pierwszy w życiu, zacząłem szwankować, w końcu pękła mi sprężyna.

— — — — — — — — — — — — — —

Tyle jest słów biednego zegarka, który w swej przybranej ojczyźnie chciał pracować szczerze i sumiennie dla ogółu. Nie pozwolił zaspać, ani spóźnić się swemu właścicielowi, bo znał swe powołanie. Cieszył się, gdyż pan jego punktualnie pełnił służbę. A dziś??? Dowiedział się, że wysiłki poszły na marne, że nie wszyscy pracują tak, jak oni, że istnieje zła wola ludzka, która na każdym kroku chce wykorzystać sytuację słabszego i ze zgryzoty pękło jego serce — sprężyna.

Maszynista z Łaz.

Życie związkowe.

WARSZAWA - GŁÓWNA.

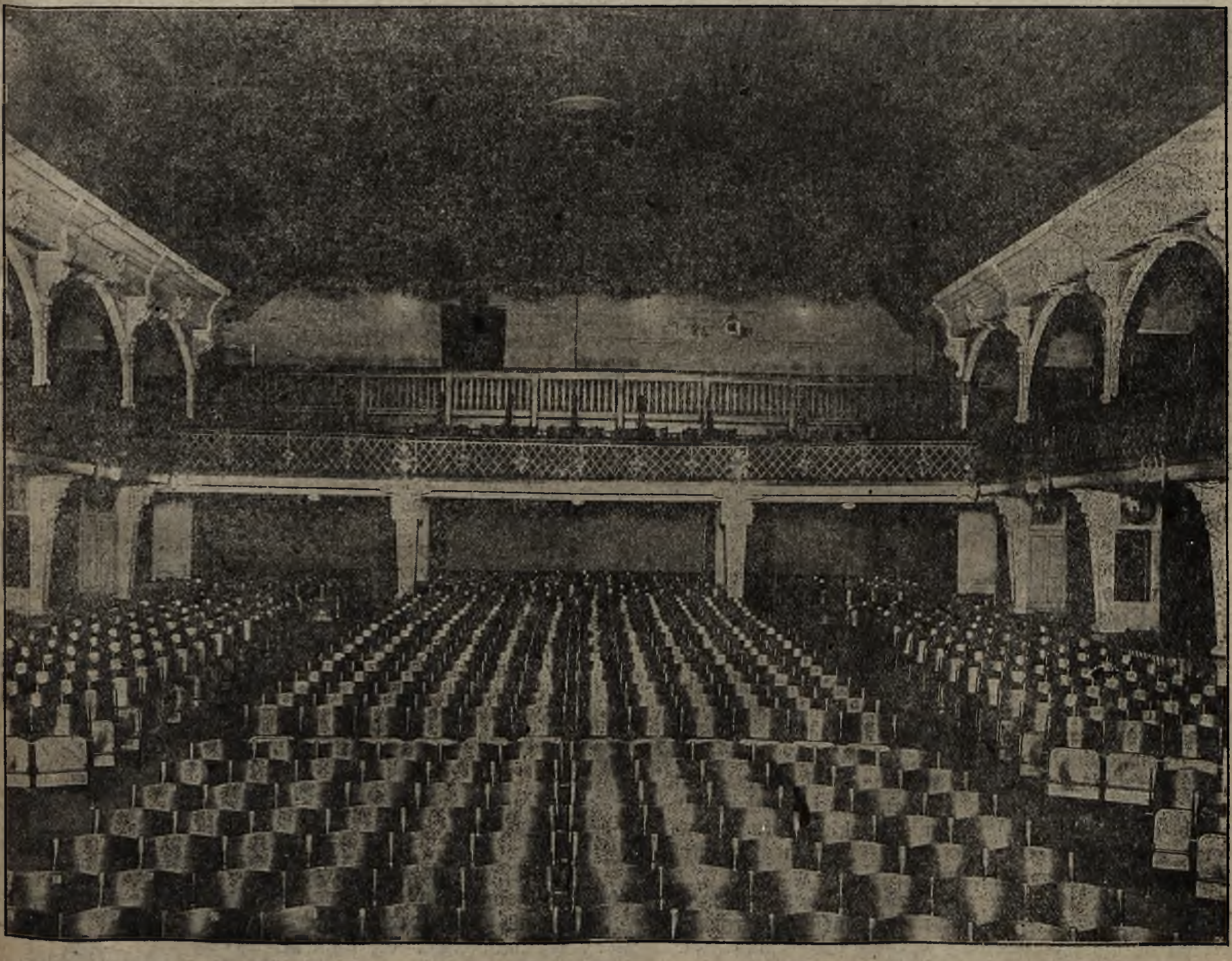
Walne Zebranie Koła. Z ramienia Zarządu Koła uczestniczyli: prezes Związku, kol. *Majlich* i sekretarz, kol. *Siadak*, z ramienia Zarządu Okręgowego prezes Zarządu Okręg., kol. *Borkowski* i wice prezes, kol. *Leszczyński.*

Zebranie zagaił prezes Koła W-wa Główna, kol. *Lisiewicz*, omawiając jednocześnie ostatnie rozporządzenia o wynagradzaniu za godzinowo - kilometrowe. Prezes Związku, kol. *Majlich*, szczegółowo omówił przebieg ostatnich redukcyj zarobków ubocznych i zamierzenia do uszczuplenia stałych, motywy, jakiemi się kierował Rząd, oraz skutki dokonanych obcięć.

Prezydjum Związku, ustawicznie czuwa nad całokształtem życia służbowego i związkowego, dlatego zdenerwowanie poszczególnych grup, poniekąd usprawiedliwione, natłokiem coraz to dotkliwszych obniżek poborów, winno ustąpić, natomiast rość winno zrozumienie najpilniejszego interesowania się sprawami, tyczącemi się Związku i ustawiczne dążenie do ulepszania organizacji Kół miejscowych.

Następnie kol. *Majlich* omówił fakt kupna domu i warunki, na jakich tranzakcja doszła do skutku. W odpowiedzi kol. *Kakietkowi*, który zapytywał o stanie funduszu zapomogowego, mówca omówił projekt, zmierzający do utworzenia własnego banku, któryby zaspakajał wszystkie potrzeby natury pieniężnej.

Prezes Koła, kol. *Lisiewicz*, objaśnił kol. kandydatom formę i wysokość ich opłacania, i następnie zwrócił się do ogółu kolegów z apelem przestrzegania ośmiogodzinnego



Sala teatralna.

dnia pracy, upominając tych, którzy w przyszłości nie będą tego przestrzegali, że stosowany zostanie bojkot koleżeński, z pomocą wszelkich dostępnych środków.

Kol. *Czubala* zabierał głos w sprawie formowania listy starszeństwa. Mówca opowiedział się za sposobem, biorącym pod uwagę termin złożonego egzaminu, powołując się na Dyrekcję Wileńską. Kol. *Borkowski* sprostował wywody kol. *Czubali*, oznajmiając, że w Dyrekcji Wileńskiej wogóle listy starszeństwa niema.

W zakończeniu, zebrania uchwalili, aby Zarząd Koła utrzymywał ciągły kontakt z Prezydjum Związku, które zebrani darzą całkowitem zaufaniem i poparciem w jego wystąpieniach.

WILNO.

Zmiana na lepsze.

Uciążliwsze, aniżeli w innych Dyrekcjach, warunki pracy, sprawiły, że dotychczasowy poziom organizacji w Okręgu Wileńskim nie był doskonałym, konieczność ulepszenia stała się kwestją palącą dla Prezydjum Związku.

Dzięki wysiłkom członków Prezydjum, którzy w ustawicznej trosce o polepszenie bytu maszynistów, często zaglądali na Wileńszczyznę, udało się już wiele zrobić. Przedewszystkiem stwierdzić należy z całym naciskiem, że udało się wpoić przekonanie o potrzebie łączności i solidarnego występowania, zmierzającego do poprawy bytu.

W ostatnich czasach widocznem jest żywsze krzątanie się Zarządu Okręgowego, jak i Zarządów poszczególnych Kół około spraw związkowych. Wiele bolączek życia związkowego usunięto, jednakże te, które powstały, winien Zarząd Okręgowy, jak i poszczególni koledzy, otoczyć najbaczniejszą uwagą.

Nie omawiamy sposobów załatwiania poszczególnych spraw, zwłaszcza tych, o których się już tak wiele pisało, jak sprawa formowania listy starszeństwa i sprawa kontraktowych. Należy się tylko odwołać do ogółu kolegów, aby jak najpilniej przestrzegali zasadę ośmiogodzinnego dnia pracy, gdyż karygodną rzeczą jest samowolne pogwałcanie jednej z największych zdobyczy robotniczych.

Członkowie Prezydjum usiłują już od pewnego czasu wpłynąć na złagodzenie wymiaru kar przez Komisję Dyscyplinarną, gdyż wyroki często nie stoją w żadnym stosunku do przewinienia.

Pragnąc podkreślić inicjatywę poszczególnych Kół, należy wymienić wniosek kol. *Markowicza*, uchwalony na zebraniu Koła miejscowego w Wilnie w dn. 23 marca, omawiający założenie kasy, mającej na celu niesienie pomocy materjalnej kolegom, w chwilach zaś wypadków lub nieszczęść, udzielanie bezzwrotnych zapomóg. Wyłoniona Komisja, składająca się z kolegów: Schabowskiego, Krawczuka, Oleszczuka i Jawkowskiego, opracuje statut tej kasy.

LUBLIN.

Walne Zebranie Koła. W dniu 27 kwietnia r. b. odbyło się Walne Zebranie miejscowego Koła, na którem z ramienia Prezydjum byli obecni: prezes Związku kol. *Majlich* i wice prezes kol. *Borkowski*.

Zebranie zagaił kol. *Nowicki*, poczem udzielił głosu kol. *Majlichowi*, który na wstępie swego przemówienia przywitał imieniem zebranych obecnego na zebraniu Naczelnika Parowozowni, p. Pujka.

W przemówieniu poruszył kol. *Majlich* wszystkie ostatnie zdarzenia, jakie miały miejsce w bieżącym roku. Omówił ich znaczenie i wpływ na zmianę warunków służbowych ogółu drużyn maszynistowskich, przedstawił stosunek Prezydjum do całości dzisiejszych zagadnień, jak i do poszczególnych faktów.

Mówca podkreślił specjalnie dzisiejsze warunki życia ogólno-państwowego, zobrazował tło, na jakiem rozgrywały się ostatnie wydarzenia i wskazał drogę jaką Związek idzie i w przyszłości dążyć będzie, aby osiągnąć zamierzone cele.

Wice prezes kol. *Borkowski* mówił o pracy i zadaniach maszynisty na służbę, o stosunku społeczeństwa do drużyn maszynistowskich, w końcu o wynagrodzeniu maszynistów.

Mówca podkreślił ignorowanie czynników, składających się na całość służbowego życia maszynisty, tak przez społeczeństwo, jak też i przez marodajne czynniki sejmowe i rządowe.

Rząd, dzięki krótkowzrocznej polityce, nie chce zrozumieć ważności i odpowiedzialności drużyn maszynistowskich, upośledzając je wobec innych grup pracowników, społeczeństwo zaś nic nie robi, aby starać się choć zrozumieć potrzeby tej grupy pracowników; wręcz przeciwnie, przyjmuje i akceptuje zdania, świadomie dążące do zniekształcenia pojęcia o roli i potrzebach maszynistów.

Po dyskusji, w której zabierał głos wielu kolegów, zaakceptowano stanowisko Prezydjum.

W wolnych wnioskach poruszono i krytykowano zarządzenia władz dyrekcyjnych, które zarządziły wydawanie smaru w normach zupełnie niedostatecznych, które najzupełniej nie wystarczają i są powodem ustawicznych tarć.

Kol. dyspozytorzy żalili się, że już od trzech miesięcy nie wypłacono im godzinowego. Zebranie poleciło wysłać depeszę do M. K. z prośbą o natychmiastowe załatwienie tej sprawy.

W końcu przystąpiono do wyboru prezesa Koła. Na miejsce kol. Burzy, znaczną większością głosów, wybrany został prezesem Koła kol. Żychowski.

BRZEŚĆ NAD BUGIEM.

Po Dylewskim — Czarnocki.

Uprzednio omawialiśmy obecność kilku kolegów, członków Koła miejscowego na pożegnaniu p. Dylewskiego, którzy znaleźli się tam, wbrew opinji ogółu kolegów.

P. naczelnik parowozowni, Czarnocki, znając starą zasadę, że najłatwiej rządzić wśród powaśnionych, ustawicznie jątrzy jednym przeciwko drugim, za pomocą bezprawnych swoich zarządzeń.

Dn. 23 marca r. b. zjawiła się u p. Czarnockiego delegacja Zarządu Miejscowego Koła, w sprawie bezpodstawnego odebrania parowozu jednemu z kolegów, a zastąpienie go przez młodszego, jednakże protegowanego przez p. naczelnika.

P. Czarnocki próbował najrozmaitszemi sposobami usprawiedliwić swoje postępowanie, jednakże bezprawie zarządzenia było zbyt jaskrawe, dlatego nie mogąc sobie w żaden sposób poradzić, oświadczył, „że krzywdę usunie, kiedy nad niemi będzie powiewać czerwona chorągiew".

Czyżby w słowach powyższych przebijała tęsknota za czerwoną chorągwią Rosji Sowieckiej, z której p. Czarnocki wrócił przed dwoma laty?

Sprawy tej rozstrzygać nie będziemy. Należy tylko stwierdzić, że podobny urzędnik kompromituje Kolejnictwo Polskie.

Podobne postępowanie wobec ludzi, którzy pracują na P. K. P. od pierwszej chwili ich istnienia, i którzy pracą swą zapisali chlubną kartę własnej działalności państwowej, wlewa rozgoryczenie, i przeświadczenie, że sprawiedliwość jest tylko mrzonką.

Aby temu zapobiedz, wzywamy czynniki miarodajne, aby corychlej zbadały sposób urzędowania p. Czarnockiego i oświadczamy, że w wypadku powtórzenia się podobnych precedensów, odniesiemy się do władz kolejowych.

KOLUSZKI.

Walne Zebranie Koła. W dniu 21 marca b. r. odbyło się walne zebranie miejscowego koła w Koluszkach.

Zebranie zagaił przewodniczący koła *kol. Pierzgalski*, który wytłomaczył zebranym, że zarząd zainicjował niniejsze zebranie w tym celu, aby złożyć protest przeciwko uchwalonej już obniżce godzinowo-kilometrowego. Mó-

wiąc o tym fakcie, mówca napiętnował postępowanie kolegów, którzy nie przestrzegają ośmiogodzinnego dnia pracy, gdyż urządzają formalne wyścigi celem wyjeżdżenia jak największej ilości kilometrów.

Właśnie ta procedura, prowadzona przez jednostki sprowadziła ogółowi zmniejszenie zarobków godzinowego, tem boleśniejsze dla tych, którzy obsługują małe przestrzenie, na których zarobki uboczne zostały całkowicie niemal zredukowane.

Zebrani akceptują działalność Zarządu Głównego i deklarują zgodne poparcie w wypadku czynnego wystąpienia.

SKALMIERZYCE.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na Walnem zgromadzeniu Koła w Skalmierzycach, dnia 15 kwietnia 1926 roku został wybrany Zarząd tegoż, w następującym składzie: Prezes Ast Bronisław, Skalmierzyce, ul. 3-go Maja Nr. 4; ponownie wybrani: Zast. Prezesa: Hebda Franciszek, Kasyno kolejowe 13; Skarbnik: Szymczak Stanisław, ul. 27-go Grudnia.

GRUDZIĄDZ.

Wybór Zarządu Koła. Na walnem zgromadzeniu Koła w Grudziądzu został wybrany Zarząd tegoż w składzie następującym: Prezes: Sulecki Roch — Grudziądz, ul. Tuszewska-Grobla 44; Wiceprezes: Łazarski Bolesław — Grudziądz, ul. Kościuszki; Sekretarz: Bystrzanowski Bronisław — Grudziądz, ul. Bracka 11; Skarbnik: Dornowski Franciszek — Grudziądz, ul. Chełmińska 28. Komisja Rewizyjna: Kociarski Władysław i Nowakowski Bronisław.

Nadesłane.

P. Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku zwrócił się do Prezesa Z. Z. M., z odezwą treści następującej:

Szanowny Panie Prezesie!

Jak Panu niewątpliwie wiadomo, od lat 4-ch istnieje w Gdańsku Polska Macierz Szkolna, której zadaniem jest odzyskać dla nas tysiące dzieci i młodzieży miejscowych obywateli w większym lub mniejszym stopniu, przyznających się do polskości.

Na terenie Gdańskim jest zjawiskiem zwykłem, gdy dzieci rodziców o polskiem nazwisku, dobrze władających językiem polskim, słowa po polsku nie rozumieją, okazując nadto na każdym kroku nienawiść i pogardę do wszystkiego, co polskie.

Jest wyłącznym wynikiem wpływu szkoły niemieckiej oraz środowiska, w którem dziatwa ta spędza czas wolny od nauki.

Dlatego też, jedynie przez liczne ochronki i szkoły, oraz tego rodzaju zakłady, jak szwalnie, hafciarnie, kilimkarnie i t. p. gdzie młodzież mogłaby spędzać w polskiem środowisku maximum wolnego czasu uda się przeszkodzić intensywnej i planowej germanizacji, którą uprawia obecnie senat gdański, popierany przez całe miejscowe społeczeństwo niemieckie.

Dzięki ofiarności całej Polski, założono 8 ochronek dla 450 dzieci, szwalnię i kilimkarnię dla 100 dziewczynek oraz gimnazjum polskie dla 400 uczni, nadto dnia I.X r.b. ma być otwarta w posiadanym już gmachu szkoła handlowa.

Utrzymując powyższe zakłady od 4-ch lat, wobec



Biuro sekretarjatu.

minimalnego napływu składek w ostatnich miesiącach, znalazła się Macierz Szkolna w tak krytycznej sytuacji, że mając na I.IV wypłatę poborów profesorom, prócz innych wydatków, stoi faktycznie przed pustą kasą.

Wybrany przez walne Zebranie prezesem nowego Zarządu Macierzy Szkolnej, znalazłem się w nader trudnej sytuacji ratowania zagrożonego bytu, tej jedynej polskiej placówki w Gdańsku, która dała i daje realne wyniki swej pracy.

Pod względem finansowym mamy dwa zadania do spełnienia. Po pierwsze zapewnić stały dochód miesięczny potrzebny do pokrycia bieżących wydatków, wynoszących około 4.000 dolarów mies. jak: koszta utrzymania zakładów, pensje profesorskie i t. d., następnie zaś zdobyć pewien kapitał rezerwowy, skąd możnaby było czerpać na jednorazowe wydatki, jak zakładanie nowych ochronek, szwalni i t. d., głównym jednak celem którego byłoby uniezależnić byt istniejących już instytucyj od każdego chwilowego wstrzymania napływu składek stałych jak to naprzykład ma miejsce obecnie.

Mając na oku dwa powyższe nieco odmienne zadania Zarząd wszczął agitację w dwu kierunkach.

Licząc na pomoc instytucji i firm finansowo silnych, wszczął Zarząd agitację wśród banków, przemysłowców, kupiectwa i t. d.

Z uwagi atoli na to, iż ofiarami jednorazowemi można pokrywać również jedynie wydatki nadzwyczajne niestałe, wzgl. przeznaczyć uzyskane kwoty na fundusz rezerwowy, nie można natomiast opierać na nich budżetu jakiejkolwiek instytucji, obliczonej na dłuższe istnienie, to bowiem wymaga posiadania dochodów stałych, widzi się Zarząd zmuszony zwrócić się o pomoc tamt. instytucji, zrzeszeń, których organizacja umożliwia regularne miesięczne przekazywanie pewnych określonych kwot.

Wychodząc z założenia, iż jedyną racjonalną w obecnych warunkach formą zbiórki jest uzyskanie datków groszowych, wpłacanych automatycznie przez większe ilości osób, postanowił Zarząd zwrócić się do kierowników urzędów państwowych i komunalnych w całej Polsce, z prośbą o wszczęcie agitacji wśród podległych pracowników, zmuszając do wyrażenia przez nich swej zgody, na ściąganie przez listę płac pewnych groszowych kwot, przekazywanych następnie przez odnośne kasy Zarządowi Macierzy Szkolnej.

Rozumiejąc, iż odnośna akcja Władz przełożonych, może liczyć na tem większe poparcie pracowników, gdy również Zarząd Związku, którego są członkami, zachęci ich do ofiar, zwracam się do Pana Prezesa z uprzejmą prośbą o wydanie odnośnego okólnika do kół miejscowych, oraz o umieszczenie odpowiedniej odezwy w organie prasowym P. T. Związku.

Z uwagi na rzeczywiście krytyczne położenie finansowe Macierzy, będę Panu niezmiernie wdzięczny za traktowanie tej sprawy, jako bardzo pilnej i z góry już dziękując w imieniu Zarządu za poparcie akcji, łączę wyrazy

poważania

Czarnowski.

Prezydjum Związku zwraca się z apelem do wszystkich członków, aby w miarę sił i środków zechcieli poprzeć Macierz Szkolną Gdańską, jako instytucję o doniosłem znaczeniu kulturalnem i narodowem.



Gabinet Prezesa Związku.

Wydawca: **Zaw. Zw. Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ki, Warszawa, Warecka 15.